(Ingresa a Sala la doctora Casilda Echevarría, representante de la empresa Puerta del Sur, concesionaria del Aeropuerto Internacional de Carrasco)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social tiene el gusto de recibir a la representante de la empresa Puerta del Sur, concesionaria del Aeropuerto Internacional de Carrasco, doctora Casilda Echevarría. A través de Secretaría ya le comunicaron cuál era la preocupación de esta Comisión y por la cual se requería su presencia.

Ante la Comisión comparecieron un grupo de maleteros cooperativizados, que nos manifestaron algunas situaciones que, a su entender, los perjudica con respecto a la forma en que ejercían su tarea con anterioridad a que la empresa que la doctora Echevarría representa tomara la dirección del Aeropuerto Internacional de Carrasco.

Nos pareció importante citar a la empresa para escuchar su opinión con respecto a ese tema o a otros en los que nuestra invitada o algún señor Senador quieran hacer hincapié.

SEÑORA ECHEVARRIA.- Agradezco a los señores Senadores por habernos recibido. Soy asesora de la empresa Puerta del Sur Sociedad Anónima, concesionaria del Aeropuerto Internacional de Carrasco, General Cesario L. Berisso, desde el 21 de noviembre del año 2003.

En primer lugar, es interesante destacar cómo es la relación de los maleteros dentro del Aeropuerto de Carrasco para que todos nos podamos entender dentro de un marco legal. Los maleteros no tienen una relación de trabajo, ni con Puerta del Sur, ni lo tuvieron anteriormente con la DINACIA. Con anterioridad a que Puerta del Sur tomara la concesión del Aeropuerto -como ustedes saben- la DINACIA administraba al Aeropuerto y daba una autorización a los maleteros para ingresar a la zona estéril. Por zona estéril entendemos toda aquella que no está abierta al público, es decir, la zona de arribo, de embarque y, por supuesto, toda la zona de movimiento, plataforma y pistas.

En ese sentido, en un momento determinado los maleteros resolvieron hacer un reclamo laboral, tanto en la Justicia como ante el Banco de Previsión Social, por los aportes no hechos, supuestamente debidos por la DINACIA. Ese juicio fue ganado por la DINACIA, no sólo en el área laboral que, incluso, llegó hasta la Suprema Corte de Justicia, en casación, no haciendo lugar al reclamo de los maleteros y determinando que no había relación laboral ni de ninguna otra índole entre estos trabajadores y la DINACIA. Asimismo, si bien el Banco de Previsión Social en una primera instancia resolvió que había una relación de dependencia y, por lo tanto, la DINACIA debía los aportes no hechos al Banco de Previsión Social, esa resolución fue impugnada y llevada al Tribunal de lo Contencioso Administrativo.

Este Tribunal resolvió, en definitiva, que no había relación laboral y, por lo tanto, anuló la resolución del Banco de Previsión Social. Este Banco, finalmente, dictó una nueva resolución determinando que no había relación laboral.

Con esto corroboramos lo que, en realidad, el sentido común también dice: los maleteros no le prestan ningún servicio al concesionario o, en aquel momento, a la DINACIA, sino que se lo prestan directamente a los pasajeros. Entonces, ¿cuál es la relación que existe entre los maleteros y el Aeropuerto? ¿Por qué nos citan? Eso es algo que en realidad no existe, no hay una relación.

Es importante destacar que ellos operan en el área pública. Así como hay chicos que piden limosna y están en el área pública y no se les retira porque están ahí, caminando, también hay gente ofreciendo servicios de transporte y de otro tipo que nada tienen que ver con nosotros y, sin embargo, se les permite permanecer. Esa no es la regla general. Puerta del Sur es la empresa concesionaria del Aeropuerto y, por tanto, tiene derecho a explotar todos los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios. Dentro de la terminal, tanto en el área del estacionamiento como en el sector interno, tenemos concesionarios de diversos tipos, por ejemplo, gente que vende determinados bienes o servicios, agencias de viaje, taxis y remises. Ese es el principio general. Puerta del Sur es la empresa concesionaria y, en consecuencia, tiene derecho a la prestación, por sí o a través de terceros, de todos los servicios que se brinden dentro del Aeropuerto. También está en concesión la terminal de cargas que, como saben los señores Senadores, la explota la empresa Terminal de Cargas Uruguay S. A.. Por su parte, los servicios del Duty Free son explotados por Navinten S.A..

En el caso de los maleteros, nos citaron al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y explicamos lo mismo que estamos diciendo hoy, aquí. El Ministerio comprendió la situación y nos pidió que intentáramos buscar alguna solución que se nos pudiera ocurrir para que los maleteros no perdieran su trabajo. Explicamos claramente que no se trata de que estén perdiendo el trabajo porque ellos no están siendo sacados del área pública. Entonces, el problema se centra, directamente, en que los maleteros lo que quieren es entrar al área restringida del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Aquí sí, estamos ante un problema de seguridad por el cual nos exigen los organismos internacionales, en particular, la OACI que, como saben los señores Senadores, es el organismo rector de la aviación civil. Concretamente, es una Organización que aglutina a los Estados y las normas son obligatorias para todos aquellos que desarrollan actividad aeroportuaria en dichas naciones, entre las cuales se encuentra Uruguay. Por tanto, ¿quién tiene la autoridad dentro de los aeropuertos? La Fuerza Aérea, en todo lo que es seguridad; ella es la que otorga las certificaciones para los distintos lugares del Aeropuerto, es decir, donde transita la gente, los vehículos y las aeronaves. A los maleteros ya no se les otorga la posibilidad de entrar al área restringida -de arribos y de partidas- por una razón de seguridad. En consecuencia, ya no es la empresa concesionaria Puerta del Sur la que les impide trabajar. En lo que a nosotros respecta, que es el área pública, no los sacamos.

Ahí están y siguen trabajando. De hecho, desde que la policía aérea ya no les permite más el ingreso al área restringida, de 144 que había al 21 de noviembre de 2003, quedan hoy, en ese grupo que compareció ante este Cuerpo, aproximadamente, 50 personas. Para concluir con esta primera idea, deseo indicar que los maleteros no mantienen una relación contractual ni laboral con Puerta del Sur.

Además, ellos realizan su trabajo dentro del área pública y nosotros no les restringimos de ningún modo su trabajo. La limitación que tienen para ingresar al área restringida es de parte de la Fuerza Aérea, no de la empresa concesionaria.

Por otra parte, deseo resaltar que las personas que concurrieron a esta Comisión conforman tan solo un grupo, pero hay otros. De hecho, hemos recibido cuatro grupos que están interesados en explotar el servicio de maleteros.

Frente a esa solicitud que nos hizo el Ministerio de Trabajo y teniendo en cuenta el interés que demuestran otros grupos en participar, es que en un momento pensamos en hacer un llamado de licitación para otorgar la concesión -como lo hemos hecho con otros servicios- del servicio de maleteros. A pesar de ello, consideramos que no es lo ideal porque la organización de un grupo de maleteros no es nada fácil; lo mejor sería que se organizaran entre ellos, como lo han hecho hasta ahora y que trabajen y cumplan las horas que a ellos les parecen convenientes. Quiere decir que aquella idea nos pareció, en un principio, una alternativa razonable. Pero luego nos convocaron a la Comisión de la Cámara de Representantes -supongo que los señores Senadores tendrán la versión taquigráfica- donde se nos planteaba la idea de que si llamábamos a una concesión y adjudicábamos el servicio a determinado grupo -más allá de los costos de organización y de aportes a la seguridad social- en ningún caso estaba en juego la entrada al área estéril, por lo que en ese sentido no iba a haber una mejora. En segundo lugar, va a quedar definitivamente fuera de la posibilidad de prestar sus servicios otra gran cantidad de maleteros.

Quiere decir que en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y en la Cámara de Representantes se sugirieron ideas diferentes. En realidad, la idea más libre y la que le permite trabajar a más gente, es la de no hacer nada, que no es desidia, sino una opción válida. Fue por esa razón que hemos permanecido así hasta el momento. La organización es la siguiente: se les permite utilizar los carros que pertenecen a Puerta del Sur y la gente de limpieza de nuestra empresa es la que los junta y los devuelve a la terminal.

En síntesis, esta es la situación en que nos encontramos al día de hoy y la razón de vuestra convocatoria.

SEÑOR LORIER.- En primer lugar, nuestra preocupación tiene que ver con el importante descenso en el número de trabajadores y en el ingreso que perciben, teniendo en cuenta, además, el papel de las inversiones extranjeras generadoras de trabajo de calidad. Pienso que se debe tomar en cuenta que se trata de seres humanos que estaban trabajando.

Cabe aclarar que personalmente solicité en la reunión pasada la convocatoria de los representantes de la empresa a la Comisión. En la versión taquigráfica de la sesión a la que concurrieron los trabajadores se dice: "Actualmente, en la zona de Puerta del Sur los maleteros no ingresan a la parte donde llegan las maletas. Sin embargo, la parte de seguridad del aeropuerto, es decir policía área, ve el asunto de otra manera. Quiere decir que el problema se presenta con la empresa Puerta del Sur aunque, realmente, nosotros no manejamos -lo conocemos, pero no lo podemos confirmar- cuál es el motivo de esta restricción." De acuerdo a estas palabras, el problema no está en la DINACIA sino que tiene que ver con la empresa concesionaria. Quisiera conocer la opinión de la señora Echavarría a este respecto y si tienen idea de la postura de la DINACIA sobre este tema.

Antes de la concesión, estos trabajadores podían acceder hasta la cinta y había una cantidad de trabajadores con determinado ingreso. Entonces, quisiera saber cuál es la modificación a nivel internacional que motiva que cambien las reglas de seguridad desde el momento de la concesión.

SEÑORA ECHEVARRIA.- En primer lugar, voy a contestar la pregunta referida a la disminución de puestos de trabajo con el ingreso de la concesionaria.

La concesionaria Puerta del Sur Sociedad Anónima ha tenido especial cuidado en la conservación de los puestos de trabajo existentes en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Al tomar el Aeropuerto y dar en concesión la Terminal de Cargas del Uruguay, se tuvo especial cuidado en la negociación con la concesionaria de tratar de que quedaran los empleados de la antigua terminal de cargas. De hecho, quedaron casi todos. Al dar en concesión el "Duty Free Shop" a Navinten Sociedad Anónima, se le hizo especial hincapié en este tema y han quedado casi todos. Cuando digo "casi todos", estoy hablando de casi todos estrictamente. Algunas personas se fueron pero ninguno estuvo en la situación de que no los tomaron.

Cuando se cambió la concesionaria de alimentación -cuando Puerta del Sur tomó la concesión simplemente había un pequeño bar en la planta baja y otro en arribos, se pidió expresamente al nuevo concesionario que tomara a los empleados existentes en esos dos locales, lo cual se hizo. Puerta del Sur ha tenido una especial preocupación en que no se perdieran puestos de trabajo.

Como expliqué anteriormente, en el caso de los maleteros, estos no tenían una relación laboral con nadie y no pudimos transferir esa relación, o pedir que se transfiriera a nadie porque era inexistente. La mayoría de los maleteros que dejaron de trabajar en el Aeropuerto no fue debido a que Puerta del Sur tomara la concesión porque ésta no ha tomado ninguna acción ni ha emitido ninguna acción tendiente a que eso ocurra. Así que no es, en absoluto, consecuencia de una actitud de Puerta del Sur Sociedad Anónima que haya gente, maleteros o cualquier otro, que perdiera su posibilidad de trabajar en el Aeropuerto.

En segundo término, me preguntaban con respecto a la posición de la DINACIA o de la Fuerza Aérea. La posición de la Fuerza Aérea está tomada en el reglamento operativo del Aeropuerto Internacional de Carrasco. Así que eso ya no es una cuestión de posiciones, sino que basta leer ese reglamento operativo, que rige obligatoriamente en el Aeropuerto Internacional de Carrasco, para observar que quienes dan las autorizaciones para ingresar a zonas restringidas es la Fuerza Aérea; directamente la Fuerza Aérea, sin intervención de Puerta del Sur.

En tercer término, respondiendo a la pregunta relacionada a si existieron o no cambios en la legislación internacional relativos a las normas de seguridad, quiero manifestar que no cambiaron. Lo que sí cambió es que el Aeropuerto Internacional de Carrasco, como todos sabemos, hace años que está luchando por su certificación OACI y también se ha intentado desde hace mucho tiempo, la certificación de parte de la FAA, que es la organización americana para la aeronáutica, la cual tampoco se ha logrado. No tenemos la categoría adecuada para que pueda llegar todo tipo de aviones.

Entre otras muchas exigencias dentro de las reglamentaciones internacionales está la de la limitación a las áreas restringidas a personas que están directamente trabajando para el tema aeronáutico. El señor Senador relacionaba eso con que hay otras personas cumpliendo un trabajo dentro de esa área y próximas a las zonas de las maletas. Eso es cierto. Pero su única función es controlar las maletas que las empresas de transporte aéreo colocan en las cintas transportadoras que ingresan al área donde los

pasajeros las van a tomar; muchas veces, esas maletas se caen o se vuelcan y lo que hacen esas personas es, simplemente, volverlas a colocar o dejarlas ordenadas. Cualquiera que vaya al aeropuerto, si se fija en ello, lo va a observar. Esa gente no sale de esa zona, toma un carro y le ofrece llevar las maletas a los pasajeros. No es así, eso no es cierto, es falso. Y, reitero, cualquiera que vaya a tomarse un avión lo puede constatar. Eso era lo que le quería aclarar al señor Senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué sucede si un día no concurre ningún maletero o integrante de la cooperativa al aeropuerto?

SEÑORA ECHEVARRIA.- Los maleteros no son sólo los integrantes de la cooperativa; hay otros. Entonces, en primer lugar, no habría una consecuencia por la ausencia de maleteros, si a eso se refiere el señor Presidente. En segundo término, créame que cada vez los pasajeros hacen menor uso del servicio de los maleteros. De todas maneras, nuestra intención no es eliminarlos, pero tampoco podemos decir que son los únicos, ya que igual habría personal.

SEÑOR LORIER.- Le voy a hacer la siguiente pregunta y, quizás, dependiendo de la respuesta, solicitaré luego la posibilidad de conversar con el Coronel Gutiérrez, que es el Director del Aeropuerto. Quisiera saber si ha habido por parte del Coronel o de la institución que dirige alguna solución intermedia que aproxime a las partes, lo que posibilitaría que nosotros tuviéramos un intercambio con él.

Digo esto porque en la versión taquigráfica de esa reunión se dice que "el Coronel Gutiérrez, que es el Director de la DINACIA, también ha planteado algunas soluciones pero, en definitiva, todas terminan en lo mismo, por lo que sigue transcurriendo el tiempo y no se encuentra una salida."

SEÑORA ECHEVARRIA.- Por mi parte, desconozco que haya habido una acción directa del Coronel Gutiérrez. Soy una asesora de la empresa, por lo que tampoco puedo decir que no hubo porque, quizás, se haya reunido con el Directorio. Sí digo que han habido -como les estoy contando- innumerables reuniones con los maleteros, tanto con la Dirección de Puerta del Sur como conmigo, pues me he reunido varias veces con ellos, quienes tienen acceso directo. Golpean la puerta y me expresan: "Che, Casilda, ¿me podés atender?" Es decir que la relación es muy cordial y nos vemos todos los días; conversamos cuando queremos. Si acá no hay una solución es porque no se ha encontrado y no es porque haya una falta de comunicación entre las partes. Lo que ocurre, simplemente, es que una solución es peor que la otra. Llamar a concesión y determinar que sólo y exclusivamente un grupo de maleteros podrá desempeñar esa función dentro del Aeropuerto Internacional de Carrasco, hará que seguramente ustedes reciban a otros grupos que han quedado sin la posibilidad de desempeñar ese trabajo. Y, entonces, quiero saber con qué criterio vamos a determinar una cosa u otra. Por supuesto que si finalmente se entendiera que es mejor un llamado a licitación, ello se hará con criterios empresariales y comerciales y se analizarán sobre todo los antecedentes judiciales en el tema, que son muy importantes. De alguna forma, pues, se haría el llamado.

SEÑOR PRESIDENTE.- No sé si ustedes han estudiado lo siguiente. Voy a salir un poquito del aspecto formal de la relación de trabajo sin salir de ella como escenario. Yo no veo a priori que haya una relación de trabajo, porque tomo como cierta la postura que señala la doctora y los elementos en el sentido de que tiene que existir un contrato de derecho al trabajo, pero pregunto quién tiene la guarda jurídica de la maleta durante el tiempo en que la toma el maletero hasta que la traslada y, en caso de que hubiera una violación de ese "contrato de transporte de cosa", ¿sobre quién caería la responsabilidad ante una ruptura o frente a otra hipótesis? No conozco las variables, pero creo que me explico.

Me interesa saber quién tiene la guarda jurídica de la cosa, porque creo que es un plano más moderno de las relaciones de trabajo, porque más allá de atender a las formas del poder disciplinario, se trata de atender a quien es el responsable de dicha guarda para que recién de allí nazca un relacionamiento a posteriori. Digo esto porque de acuerdo al relacionamiento tradicional, la subordinación del trabajador emergía de los cuatro o cinco elementos que la formaban. Reitero que sería importante analizar quién tiene la guarda jurídica, quién es el responsable de esa tarea.

SEÑORA ECHEVARRIA.- El responsable del equipaje es la línea aérea hasta que se lo entrega al pasajero. Una vez que esto ocurre, sea en forma directa o a través de un tercero que contrate -en este caso sería un maletero- está bajo su responsabilidad. Es decir que la responsabilidad va de la línea aérea a la del propio pasajero.

SEÑORA DALMAS.- Tengo una duda que no tiene que ver en forma directa con la situación puntual que estamos consultando.

A mí como pasajera me ha llamado la atención el vacío que existe entre la cinta donde la compañía entrega el equipaje y el vehículo que está en la calle. No estoy hablando en particular de los maleteros, me refiero a otro aspecto del tema. He visto en otras partes del mundo que en los Aeropuertos hay abundancia de carros que uno puede tomar para hacerse el traslado personalmente, cosa que no he visto en el nuestro. En el último viaje que hice fui al free shop y, muy tranquila me iba, llevando mi maleta en el carro hasta que me di cuenta que no podía trasponer el límite físico de dicha área. Esto me hace pensar en lo siguiente: los maleteros no pueden entrar por razones de seguridad hasta la cinta, pero tampoco hay otro sistema alternativo para quien no pueda cargar un equipaje pesado entre la cinta y la calle. Reitero que esto es lo que me ha llamado poderosamente la atención, si bien reconozco que no está relacionado directamente con el asunto que estamos tratando.

SEÑORA ECHEVARRIA.- No sé cuál fue la última vez que viajó la señora Senadora porque, por supuesto, el Aeropuerto ha estado en construcción y pudo haber pasado que en algún momento cuando se amplió el Sector de Arribos no estuviera totalmente organizado por causa de las construcciones.

SEÑORA DALMAS.- Aproximadamente un mes y medio.

SEÑORA ECHEVARRIA.- No puedo discutir el día que la señora Senadora viajó, es imposible. Pero lo que sí quiero decir es que los invito a que vengan al Aeropuerto un día de sorpresa y pidan para ver el área. Vamos hasta Policía Aérea, pedimos un permiso transitorio para entrar a dicha área y podrán ver que entre medio de las dos cintas transportadoras de equipaje está lleno de carros. Sí es cierto que dentro del free shop hay otros carros pequeños que son para las compras y que se dejan al salir del área.

Desde la salida del free shop hasta las cintas transportadoras de equipaje hay un espacio muy corto y, de inmediato, entremedio de la primera cinta y la segunda están todos los carros. Créame, señora Senadora, que hay muchísimos carros y que si uno va a la bajada de un vuelo importante -como he ido yo muchas veces- sólo para mirar y poder contestar las preguntas que me hacen,

créanme que, sin usar, hay decenas. Reitero que los invito a venir al Aeropuerto cualquier día, pedimos autorización a Policía Aérea y hacemos una recorrida por ese lugar para que lo conozcan.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Han sido demandados por algún trabajador maletero respecto a la vinculación de la subordinación como elemento determinante de la existencia de un contrato de trabajo?

SEÑORA ECHEVARRIA.- No, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la información que nos ha brindado.

SEÑORA ECHEVARRIA.- Estamos a las órdenes para recibirlos en el Aeropuerto o para venir a conversar con ustedes cuando nos convoquen.

(Se retira de sala la doctora Echevarría, representante de la concesionaria del Aeropuerto de Carrasco, Puerta del Sur)